VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 127)**
- **Komisji Infrastruktury (nr 139)**

z dnia 8 listopada 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 127)

Komisji Infrastruktury (nr 139)

8 listopada 2017 r.

Komisje: Administracji i Spraw Wewnętrznych oraz Infrastruktury, obradujące na wspólnym posiedzeniu pod przewodnictwem posła **Sylwestra Chruszcza (WiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Infrastruktury, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– informacja na temat przejazdów zorganizowanych grup kibiców pociągami specjalnymi.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Radosław Pacewicz** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Andrzej Sprycha** dyrektor Departamentu Porządku Publicznego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Baczyński** dyrektor Głównego Sztabu Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Leszek Korczak** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Marek Olkiewicz** wiceprezes zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP PLK SA wraz ze współpracownikami, **Jarosław Oniszczuk** wiceprezes zarządu PKP Intercity SA wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Zgorzelski** prezes zarządu, dyrektor generalny Przewozy Regionalne sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Paweł Boczek** zastępca komendanta głównego Straży Ochrony Kolei, **Marcin Kawka** przedstawiciel Ogólnopolskiego Związku Stowarzyszeń Kibiców oraz przedstawiciele związków kibiców.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jacek Karolak, Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyn, Anna Pilarska** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Witam państwa. Rozpoczynamy posiedzenie Komisji. Tematem naszego posiedzenia będzie organizacja pociągów specjalnych dla zorganizowanych grup kibiców.

Prosiłem o to posiedzenie. Za chwile przedstawię uzasadnienie, ale na początku chciałbym przywitać gości. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa reprezentuje pan minister Andrzej Bittel, a Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji dyrektor Departamentu Porządku Publicznego pan Andrzej Sprycha. Obecny jest dyrektor Głównego Sztabu Komendy Głównej Policji pan Grzegorz Baczyński. Witamy przedstawicieli PKP PLK SA i wiceprezesa zarządu pana Marka Olkiewicza oraz zastępcę Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei pana Pawła Boczka. Witam też przedstawicieli PKP Intercity SA, a wśród nich pana wiceprezesa Jarosława Oniszczuka. Przewozy Regionalne będzie reprezentował prezes zarządu, dyrektor generalny pan Krzysztof Zgorzelski. Witamy też przedstawicieli UTK, NIK, a także przedstawicieli Ogólnopolskiego Związku Stowarzyszeń Kibiców, wśród których mamy dzisiaj przedstawicieli z Poznania i z Białegostoku, którzy zreferują nam punkt widzenia środowisk związanych z tym stowarzyszeniem.

Zapraszając państwa na to posiedzenie Komisji, napisałem uzasadnienie tego wniosku. Napisałem w nim, że z jednej strony mamy na uwadze bezpieczeństwo, oszczędności w organizacji zabezpieczenia przejazdów oraz ich uciążliwość dla osób postronnych nie będących uczestnikami imprezy masowej, a z drugiej strony niezrozumiałe decyzje przewoźników kolejowych odmawiających wynajmu pociągów specjalnych stowarzyszeniom

kibiców, wielokrotne zawyżanie – zdaniem kibiców – cen wynajmu pociągów specjalnych, stosowanie cen zaporowych, brak możliwości komunikacji z przewoźnikami kolejowymi w sprawach organizacji i informacji o godzinach kursowania pociągów specjalnych oraz o możliwości wynajęcia składów lub wagonów.

Szanowni państwo, mecz finałowy Pucharu Polski między Lechem Poznań, a Arką Gdynia w tym roku odbył się na Stadionie Narodowym w Warszawie. Byłem świadkiem tego, jak ciężko było kibicom Lecha Poznań zorganizować pociągi specjalne. Kilka tysięcy zorganizowanych kibiców z Poznania chciało przyjechać na mecz finałowy. Posiadali już bilety na ten mecz, ale właściwie do ostatniej minuty czy do czasu zgłoszenia kibiców nie mogli wynegocjować czy zorganizować pociągów w porozumieniu z PKP Intercity i z innymi podmiotami, np. z Przewozami Regionalnymi. Gdyby tych pociągów nie było, spełniłby się czarny scenariusz. Najlepiej wiedzą to przedstawiciele Komendy Głównej Policji. W czarnym scenariuszu kilka tysięcy kibiców Lecha Polski przejechałoby przez pół Polski i przez Warszawę autokarami, zwykłymi pociągami i samochodami osobowymi. Mogłoby się to wiązać z dużymi perturbacjami na trasach przejazdu kibiców. Żeby zapewnić bezpieczeństwo na kolei, żeby grupy zorganizowane nie pogarszały – jak napisaliśmy w uzasadnieniu – warunków przejazdu osobom postronnym, uważam, że powinniśmy wyjaśnić, jak powinniśmy organizować przejazdy grup kibiców, jaki jest punkt widzenia przewoźników, Komendy Głównej Policji, a także stowarzyszeń, które reprezentują kibiców klubów piłkarskich z naszego kraju. To tyle z mojej strony.

Myślę, że na początku poprosiłbym przedstawicieli ministerstw o przekazanie swojego punktu widzenia. Potem otworzę dyskusję. Mam nadzieję, że nasze spotkanie skończy się jakimś bardzo cennym podsumowaniem, które później przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa na kolei. Panie ministrze – tutaj zwracam się do pana Andrzeja Bittela – proszę o rozpoczęcie dyskusji czy też o prezentację.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, z punktu widzenia Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa podstawową regulacją prawną, która w tym zakresie obowiązuje, jest ustawa o transporcie zbiorowym. Co do zasady kształtuje ona czy statuuje pewne funkcje, które musimy wykonywać jako organizator transportu zbiorowego, a także na rzecz innych organizatorów transportu zbiorowego. W związku z tym trzeba powiedzieć, że każdy organizator transportu zbiorowego ma obowiązek zapewnić regularny przewóz osób transportem kolejowym, bo o tym w tej chwili mówimy. Przewóz kibiców ma charakter sporadyczny. Jest traktowany jako przewóz okazjonalny. Nie jest przewozem regularnym. W związku z tym nie jest dofinansowywany przez państwo – żeby była jasność. Celem wykonywania takich przewozów jest zaspokojenie potrzeb przewozowych nieprzewidzianych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Co do zasady, takie przewozy okazjonalne są organizowane przez przewoźnika kolejowego na warunkach komercyjnych. Zapewne jest tu zawierana stosowna umowa między dwiema stronami – pomiędzy przedstawicielami organizacji kibiców, a przewoźnikiem. Minister infrastruktury i budownictwa, właściwy do spraw transportu, nie może ingerować w takie umowy ze względu na to, że takie pociągi są uruchamiane na własne ryzyko ekonomiczne przewoźnika. Oczywiście są reguły, które określają, w jakich terminach, kiedy trzeba to wszystko pozgłaszać, żeby uzyskać rozkład jazdy. Te reguły są znane przewoźnikom, a pewnie także coraz lepiej reprezentantom kibiców.

Jeśli chodzi o zasady, to trzeba powiedzieć, że ministerstwo ani nie nakazuje, ani nie zakazuje organizowania takich przewozów podległym spółkom. Jest tutaj taka dyspozycja, żeby w miarę posiadanego taboru, w miarę jego właściwego wykorzystywania wspierać takie działania, które służyłyby organizowaniu przewozów w różnych celach. Tu mówimy o celu, jakim jest przejazd na mecz i z powrotem, z punktu A do punktu B. Jeśli chodzi o generalną zasadę, co podkreślam, relacje są takie, że tego typu przewozy są organizowane – mówiąc w skrócie – na zamówienie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję, panie ministrze. Czy głos zabierze ktoś ze strony Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji? Czy tylko komenda główna? Czy pan dyrektor Andrzej Sprycha? Tak. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Andrzej Sprycha:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, panie ministrze, szanowni państwo, oczywiście, resort spraw wewnętrznych i administracji uczestniczy w pewnym sensie w dojazdach kibiców na imprezę sportową. Nasz zakres zaangażowania – co zrozumiałe dla wszystkich – jest zupełnie inny niż zakres Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Nasze zaangażowanie w związku z przejazdem kibiców, to głównie zaangażowanie w sferze bezpieczeństwa i porządku publicznego. Mam tutaj na myśli zarówno bezpieczeństwo samych kibiców, jak i osób postronnych, zupełnie niezwiązanych z przejazdem czy planowaną imprezą masową. Oczywiście, nasza odpowiedzialność, a w szczególności odpowiedzialność Policji, nie jest całkowita. Na przedstawicielach przewoźników także ciąży odpowiedzialność za bezpieczeństwo. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to powiem, że towarzyszą mi tutaj zastępca komendanta głównego Policji oraz dyrektor Głównego Sztabu Policji. Gdyby pan przewodniczący i pan generał nie mieli nic przeciwko temu, to poprosiłbym o szczegóły dyrektora Głównego Sztabu Policji.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Tak, proszę. Oczywiście.

Dyrektor Głównego Sztabu Komendy Głównej Policji Grzegorz Baczyński:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, oczywiście, nie będę przytaczał danych statystycznych. Myślę, że to niespecjalnie nas interesuje. Natomiast pewnie wszyscy zgadzamy się z tym – zresztą tak powiedziano na początku – że pociągi okazjonalne są lepszym rozwiązaniem dla kibiców niż pociągi rejsowe. Chyba również wszyscy zgadzamy się z takim stwierdzeniem, że jest to wyjątkowo uciążliwa grupa dla osób niezwiązanych bezpośrednio z widowiskiem sportowym, a znajdujących się nieszczęśliwie na trasie przejazdu. Oczywiście, z tym stwierdzeniem my, jako policja, również się zgadzamy, natomiast mamy tu pewne zastrzeżenie. W czasie, gdy pociągi specjalne nie były wynajmowane, kibice w dużej mierze podróżowali pociągami rejsowymi, co stanowiło dużą uciążliwość dla pasażerów podróżujących tymi pociągami. Natomiast pociągi specjalne spowodowały to, że grupy podróżują pociągiem praktycznie we własnym gronie. Natomiast – niestety – obserwujemy systematyczny wzrost zagrożenia dla wszystkich tych, którzy znajdują się na trasie przejazdu takiego pociągu. Chodzi mi przede wszystkim o dworce kolejowe. Pirotechnika jest zjawiskiem z roku na rok coraz bardziej popularnym wśród kibiców. Niestety, stanowi to duże zagrożenie dla osób postronnych znajdujących się na trasie przejazdu pociągu specjalnego. I to jest chyba to, co tak naprawdę najbardziej nam wszystkim doskwiera. Rozumiem intencje środowiska kibiców. Jest znaczna grupa osób, które chcą, żeby w czasie tych przejazdów było bezpiecznie. Natomiast te działania muszą być przez nas wszystkich zintensyfikowane, zarówno przez Policję, jak i przez przewoźników oraz przez same stowarzyszenia.

Tak naprawdę to od tych ludzi w głównej mierze zależy to, czy lobbing kibicowski, związany chociażby z liberalizacją niektórych przepisów ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych, ma większe lub mniejsze szanse powodzenia. Myślę, że tego typu negatywne zachowania, które systematycznie obserwujemy, tego środowiska do tego nie zbliżają. Na chwilę obecną mam tyle. Liczę, że podczas dyskusji pojawią się jakieś kolejne propozycje albo problemy.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję uprzejmie. Chciałbym powitać przewodniczącego sejmowej Komisji Spraw Wewnętrznych i Administracji, który przybył w czasie wystąpień. Oczywiście, chcę też powitać przewodniczącego Komisji Infrastruktury, pana Bogdana Rzońcę. Chciałbym zapytać, czy chcą się wypowiedzieć przedstawiciele PKP Intercity oraz Przewozów Regionalnych?

Wiceprezes zarządu PKP Intercity SA Jarosław Oniszczuk:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie i panowie, posłużę się statystyką. PKP Intercity w 2016 r. – to są pełne dane – uruchomiły ponad 100% więcej pociągów specjalnych niż w 2015 r. Jak powiedział pan minister, to są pociągi komercyjne. Uruchamiamy je, wiedząc, że te przejazdy są uciążliwe dla pasażerów. Koszt tych pociągów niewiele przekracza koszty własne. Ceny są różnorodne i wahają się między 19 i 100 zł za przejazd jednej osoby. Kwestią zasadniczą jest to, dlaczego jest taka rozbieżność? Cena zależy przede wszystkim od odległości, jak również od konieczności alokowania taboru do innych punktów, czyli od przejazdów tzw. pustego taboru. To wszystko składa się na koszty przejazdu jednego kibica i koszty przejazdu grupy.

Natomiast wrócę jeszcze do innych kwestii. Taki tabor w miarę możliwości zabezpieczamy i chcemy go uruchamiać. Natomiast uruchamiamy tyle pociągów, ile jesteśmy w stanie uruchomić, tyle, ile mamy taboru. Zapewniamy je w takich dniach, w których możemy je zapewnić. Wiemy, że w godzinach szczytu pasażerowie pociągów rejsowych będą wymagali dodatkowego wzmocnienia czy dodatkowego włączenia wagonów. Po prostu wtedy nie jesteśmy w stanie zapewnić dodatkowo 20, czy 30 wagonów na przejazd kibiców, tym bardziej że wiemy, że po każdym przejeździe 70% wagonów wymaga kilkudniowych napraw. Ten tabor przez kilka dni jest po prostu wyłączony z ruchu. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję uprzejmie. Chyba już najwyższy czas, żeby teraz wypowiedzieli się przedstawiciele Ogólnopolskiego Związku Stowarzyszeń Kibiców.

Przedstawiciel Ogólnopolskiego Związku Stowarzyszeń Kibiców Marcin Kawka:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowna Komisjo, drodzy goście, po pierwsze, chcieliśmy bardzo podziękować za to, że doszło do takiego spotkania, że możemy z państwem porozmawiać na temat przejazdów i na temat bezpieczeństwa przejazdów, bo przede wszystkim o bezpieczeństwo nam wszystkim tutaj chodzi. Chciałbym odnieść się do tego, co powiedział przedstawiciel PKP Intercity. Nie do końca jest tak, że jednostkowy koszt przejazdu to od 19 do 100 zł. Sam osobiście miałem okazję przyjmować wycenę pociągu, w której cena jednostkowa wynosiła w granicach 150 zł. Jest to cena zaporowa. Kibice jeżdżą pociągami rejsowymi i mają świadomość, że kupując bilet weekendowy, który kosztuje ledwie 80 zł, wiele zaoszczędzą.

Musimy pamiętać o tym, że tak naprawdę rozmawiamy o bezpieczeństwie. Naszym marzeniem i celem tego spotkania jest to, żebyśmy wypracowali wspólny pogląd czy wspólną cenę tych przejazdów, żeby jak najwięcej kibiców podróżowało tymi pociągami. Cieszę się, że PKP Intercity zorganizowało aż 100% więcej przejazdów pociągami pomimo tego, że boryka się z olbrzymimi problemami z taborem. Wielokrotnie kontaktowaliśmy się również z innymi przewoźnikami, chociażby z przewoźnikami POLREGIO. W przypadku Wielkopolski są to Koleje Wielkopolskie. Prosiliśmy o przygotowanie wyceny pociągów, które mogłyby jeździć w granicach województwa. Doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, że pociągi jadące przez całą Polskę i korzystające z taboru PKP Intercity będą w tym przypadku znacznie tańsze niż pociągi, które jeżdżą na krótkich odcinkach i korzystają z taboru Przewozów Regionalnych. Proszę nam uwierzyć, że cena jednostkowa przejazdu specjalnego z Poznania do Zabrza i z powrotem była identyczna, jak u innego przewoźnika przejazd na trasie Nowy Sącz – Kraków – Nowy Sącz.

Jest to zastanawiające, dlaczego ceny tak bardzo się różnią. Idźmy dalej. Wycena pociągu z Białegostoku na Górny Śląsk w granicach 150 zł. Wiadomo, że kibic, nie wybierze pociągu specjalnego, który jest ochraniany przez Policję, który jest bezpieczny i jedzie przez pół Polski. Kibic nie wybierze tego pociągu, ponieważ dla niego jest to cena zaporowa. Wybierze pociąg rejsowy. Pojedzie pociągiem rejsowym. Udało nam się wypracować z Biurem Bezpieczeństwa PKP Intercity pewien model współpracy, w którym pociągi są wzmacniane. Pociągi rejsowe bywają wzmacniane jednym czy dwoma wagonami, co pozwala kibicom bezpiecznie podróżować. Są to mniejsze grupy kibiców.

Tak naprawdę na część kibiców nie mamy wpływu, chociaż tego byśmy chcieli. Wsiadają do samochodów, wsiadają do małych busów i jadą przez całą Polskę. W tym przypadku

musimy pamiętać o jeszcze jednej bardzo ważnej kwestii związanej z finansami. Zabezpieczenie przejazdu pociągiem – jak mi się wydaje – kosztuje znacznie mniej niż zabezpieczenie przejazdu autokarów czy samochodów prywatnych przez całą Polskę. To są koszty, które ponosi Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, które ponosi Policja. Tak naprawdę, korzystając z usług przewoźników kolejowych, możemy tych kosztów uniknąć. Nie jesteśmy w stanie przełożyć na cenę pociągu oszczędności Policji.

Chcielibyśmy, aby w wypracowanym modelu współpracy – mam nadzieję, że uda się go tutaj stworzyć – cena pociągu specjalnego nie była wyższa od ceny biletu weekendowego. Mamy pewność, że w tym momencie kibice będą podróżowali pociągami specjalnymi. Co za tym idzie? Kibice podróżujący pociągiem specjalnym mają świadomość, że to oni płacą za ten pociąg. W przypadku jakichkolwiek strat, te straty muszą być pokryte przez stowarzyszenia kibiców. Owszem, zdarzają się pociągi, które są bardziej lub mniej, nie tyle zdewastowane, co zabrudzone. Kibice nie dbają o porządek. Jest mnóstwo puszek, papierów, folii, czy resztki jakiegoś jedzenia. Ale bardzo często te pociągi nadają się do dalszego użycia. Przyznam szczerze, że nie spotkałem się jeszcze z pociągiem, w którym cena jednostkowa za przejazd wynosiłaby 19 zł. Bardzo prosiłbym o informację, gdzie taki pociąg można spotkać, bo wszystkie ceny opiewają na kwoty znacznie większe niż 60, 80, a nawet 100 zł. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Przepraszam, proszę się jeszcze przedstawić, bo wcześniej tego nie dopilnowałem.

Przedstawiciel OZSK Marcin Kawka:

Marcin Kawka, Ogólnopolski Związek Stowarzyszeń Kibiców.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję.

Wiceprezes zarządu PKP Intercity SA Jarosław Oniszczuk:

To ja jeszcze odpowiem. Poprosił pan o dane z Intercity dotyczące tego, jaki pociąg był uruchomiony za 19 zł. Za 19 zł był pociąg z Kluczborka do Zabrza (za 19,54 zł) w kwietniu tego roku. Były również pociągi za 20 zł. Też mieliśmy takie ceny. Natomiast cena 120 czy 140 zł mogła się zdarzyć, kiedy wymagane było przelokowanie taboru z różnych części Polski. Przeważnie było to w te dni, kiedy mieliśmy jeszcze inne pociągi specjalne. W związku z tym musieliśmy ściągać tabor z różnych części Polski. Dlatego wychodziły takie ceny. Oczywiście, nie pojechaliśmy tymi pociągami. Wypracowaliśmy porozumienie, że niestety, nie pojedziemy nimi, bo to jest za drogie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję uprzejmie. Mam prośbę do pana prezesa Krzysztofa Zgorzelskiego, żeby się jeszcze wypowiedział w imieniu Przewozów Regionalnych.

Prezes zarządu, dyrektor generalny Przewozy Regionalne sp. z o.o. Krzysztof Zgorzelski:

Szanowny panie przewodniczący, panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, Przewozy Regionalne w okresie ostatnich 5 miesięcy uruchomiły 32 pociągi do przewozu kibiców. Pan przewodniczący wspomniał o sytuacji w dniu 2 maja. Trzeba byłoby wyjaśnić to w tym znaczeniu, w którym zdefiniował to pan minister Andrzej Bittel. Jest to działalność stricte komercyjna, polegająca na zleceniu przewozu. Owszem, może problem był, ale wynikał z przyczyn finansowych. Doszliśmy ze stowarzyszeniem do porozumienia i pociągi w takim zakresie, w jakim było to możliwe, zostały uruchomione. Różnica w cenie, to zarówno koszty przebazowania – o czym wspomniał prezes z PKP Intercity – jak również koszty taboru. Nie mając jednolitego taboru, spółka ma zróżnicowaną bazę kosztową, w zależności od tego, kiedy dany tabor podlegał modernizacji lub kiedy był wprowadzany do aktywów spółki. Dlatego też te stawki czasami się chwieją. Także koszty wynagrodzeń są różnorodne, w zależności od województwa, w którym dany pociąg jest uruchamiany. Generalnie jesteśmy bardzo zadowoleni ze współpracy z kibicami. Poza drobnymi, wręcz pojedynczymi incydentami, nie dostrzegamy żadnych uszkodzeń taboru, przynajmniej w tym roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

To bardzo ciekawe uwagi. Dziękuję państwu za przedstawienie swoich wniosków do naszego tematu. Teraz otwieram dyskusję i udzielam głosu. Pan Wojciech Buczak. Proszę.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Panowie przewodniczący, szanowni członkowie obu Komisji i szanowni goście, najpierw – korzystając z okazji, bo wcześniej takiej nie miałem – chciałbym podziękować przedstawicielom stowarzyszeń kibiców za bardzo pozytywne działania na rzecz bezpieczeństwa na stadionach i nie tylko na stadionach. Jeśli cofniemy się kilkanaście lat wstecz, to pamiętamy, co się działo na stadionach. Z mojej wiedzy wynika, że to przede wszystkim dzięki działaniom stowarzyszeń kibiców udało się doprowadzić do tego, że takiego chuligaństwa na stadionach już nie ma. Oczywiście, są ludzie uprzedzeni, są tacy, którzy uważają, że już samo kibicowanie jest czymś niegodziwym, niedobrym, a nawet wręcz przestępstwem. Stąd pod adresem kibiców padają różne obelżywe określenia.

Po pierwsze, warto byłoby się wyzbyć tego rodzaju uprzedzeń i skorzystać z tego, że środowisko kibiców jest zorganizowane w stowarzyszeniach. To jest naprawdę wartość, że dla Policji, dla Ministerstwa Infrastruktury czy dla przewoźników jest partner – przedstawiciel środowiska kibiców – do rozmowy. Na pewno przejazd wielkiej liczby kibiców na różne wydarzenia sportowe to problem logistyczny. Byłoby dobrze, gdyby udało się doprowadzić do porozumienia między tymi, którzy dysponują publicznym transportem zbiorowym. Podkreślam, publicznym transportem zbiorowym, bo przejazd licznej grupy kibiców to też element publicznego transportu zbiorowego. Warto prowadzić dialog, rozmowy, właśnie z tymi stowarzyszeniami, żeby uzyskać takie kompromisowe rozwiązanie, że ten przewóz nie jest traktowany jako stricte komercyjny. Ceny, które tutaj padają powodują, że kibice jadą indywidualnie. Przecież mają prawo pojechać pociągiem kursowym. Często są to nie tyle kibice zorganizowani przez stowarzyszenia, co kibice działający obok tych stowarzyszeń. Pewnie ci są największym problemem.

Warto korzystać z tego, że jest to ruch zorganizowany w stowarzyszenia i przy współpracy Policji i przewoźników – zarówno regionalnych, jak i Intercity – znaleźć rozwiązanie. Jeśli będą np. zniszczenia w pociągu czy w pojazdach, to umowa może zawierać takie zastrzeżenie, że te straty pokrywa ten, kto wynajmuje pociąg. Myślę, że nie uzyskamy tutaj nic, nie będzie żadnego postępu, jeśli będziemy traktować sprawę wyłącznie w ten sposób, że jest to komercyjny przejazd, że przewoźnik mówi, jaka jest cena i jeśli stowarzyszenie z tego skorzysta, to jedzie, a jeśli nie, to nie. Apeluję tutaj o takie konstruktywne, pozytywne podejście.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję uprzejmie, panie pośle. Oddaję głos. Pan poseł Bartosz Józwiak. Proszę.

Poseł Bartosz Józwiak (Kukiz15):

Szanowni państwo, mam dwa pytania. Trochę czuję się jak spiritus movens tego tematu, bo w jakiś sposób trochę zainspirowałem pana posła do tych pytań, do podjęcia tej sprawy. Mam dwa pytania. Przedstawiciel Policji mówił, że być może nie powinniśmy się zajmować statystykami. Jednak będę do tych statystyk wracał, bo podstawą moich kontaktów akurat z częścią Ministerstwa Administracji i Spraw Wewnętrznych podlegającą ministrowi Zielińskiemu, są właśnie statystyki. Pan minister ma do nich dość specyficzne podejście. Dlatego o te statystyki będę się dopytywał. Częściowo je znam. Natomiast chciałbym usłyszeć to z ust przedstawicieli Policji. Chodzi mi o jedną rzecz. Jakie są statystyki dotyczące osób postronnych, poszkodowanych w wyniku przejazdów kibiców pociągami specjalnymi? Jak to wygląda w porównaniu do takich samych zdarzeń w sytuacji, kiedy kibice podróżują pociągami, które nie są pociągami specjalnymi? Jest to dość istotne w kwestii organizacji tych dwóch rodzajów wyjazdów, przy czym, było tu powiedziane, że z takimi przypadkami mamy do czynienia.

Drugie pytanie mam do przewoźników, a prawdopodobnie częściowo również do nadzorców przewoźników, bo mimo wszystko mamy do czynienia ze spółkami Skarbu Państwa, czyli do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Jak to jest? Ten nieszczęsny przypadek, który wywołał tę dyskusję, czyli mecz Arki Gdynia i Lecha Poznań, poka-

zywał taką sytuację, że kibice Arki Gdynia, którzy mieli dłuższą drogę do przejechania na ten mecz, otrzymali tańsze bilety niż kibice Lecha Poznań. Jaka to jest ekonomika, szanowni panowie przewoźnicy, żeby w ten sposób wyliczać ceny biletów? Co więcej, po stosownych interwencjach, ta cena spadła dla nich o połowę. Czy tak naprawdę ktoś za to odpowiedział? To jest pytanie do przedstawicieli ministerstwa, bo moim zdaniem, to jest kpina, a nie ekonomia. Prosiłbym o odpowiedzi na te dwa pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję. Czy mamy jeszcze głosy z sali? Nie. To udzielę jeszcze sobie głosu. Też zadam pytanie przedstawicielom Komendy Głównej Policji. Proszę powiedzieć, czy państwu lepiej jest zabezpieczać luźny przejazd kibiców klubu X autokarami, samochodami i pociągami rejsowymi do punktu Y, czy lepsze, tańsze i bezpieczniejsze jest zabezpieczenie pociągów specjalnych? Którą z tych dwóch form wolicie zabezpieczać, jako praktycy, jako specjaliści? Dziękuję. Proszę o odpowiedź na te dwa pytania – na moje pytanie oraz na pytanie mojego kolegi.

Dyrektor w KGP Grzegorz Baczyński:

Może odpowiem na pierwsze pytanie. Jeśli chodzi o dane statystyczne, to powiem o tym, co w tej chwili jest najbardziej uciążliwe, jeśli chodzi o przejazdy kibiców, czyli o używaniu środków pirotechnicznych. W 2015 r. 135 przypadków, a w 2016 r. – 154 przypadki. Rok 2017 jeszcze trwa, więc tymi danymi nie będziemy się posługiwać. Natomiast już mogę powiedzieć, że będzie wzrost, dlatego że tego typu środki są używane coraz częściej.

Jeśli chodzi o drugie pytanie, co lepiej nam zabezpieczać, to trudno podchodzić do tej kwestii w taki sposób, żeby to był koncert życzeń Policji, co jest nam lepiej, a co nie lepiej. Generalnie podkreślam, że z tym mamy problem, jeśli chodzi o przejazdy. Oczywiście, łatwiej z punktu widzenia praktycznego, jak i użytych sił, jest zabezpieczyć pociąg specjalny, natomiast to nie powoduje wzrostu bezpieczeństwa dla podróżnych oczekujących na peronach, dlatego że dla osób postronnych, które nie podróżują wewnątrz pociągu, jest bez znaczenia, czy to jest pociąg specjalny czy rejsowy. Policja nie prowadzi w podziale na pociągi specjalne i rejsowe statystyki tego, kiedy więcej ludzi ucierpiało. Nie zbieramy takich danych. Nie mamy takiego podziału, więc na to pytanie nie jestem w stanie odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Kolega poseł chciałby jeszcze dopytać.

Poseł Bartosz Józwiak (Kukiz15):

W tym układzie jedno pytanie. Czy Policja w ogóle prowadzi statystykę tego, ile osób ucierpiało w wyniku przejazdów kibiców, czy też użycia materiałów pirotechnicznych w czasie przejazdów pociągiem zwykłym lub specjalnym? To bez znaczenia, jakim pociągiem. Ile było jakichkolwiek wypadków z udziałem osób postronnych w wyniku użycia materiałów pirotechnicznych?

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Proszę o odpowiedź. Poproszę też, żeby się pan przedstawił, bo to jest ważne dla sekretariatów Komisji.

Dyrektor w KGP Grzegorz Baczyński:

Inspektor Grzegorz Baczyński, dyrektor Głównego Sztabu Komendy Głównej Policji. Jeśli chodzi o statystykę, to – oczywiście – prowadzimy statystykę liczby użycia środków pirotechnicznych. Nie prowadzimy danych osób pokrzywdzonych. Najpewniej tego typu dane uzyskalibyśmy z Ministerstwa Zdrowia. Oczywiście, przy incydentach tego typu dysponujemy pewną wiedzą, jeśli człowiek zgłosi się do nas. Wiemy doskonale, że nie wiemy o wszystkich przypadkach, więc nie chcę się posługiwać danymi, które nie są do końca pewne.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję. Panie ministrze, bardzo proszę o odpowiedź.

Podsekretarz stanu w MIiB Andrzej Bittel:

Chciałem tylko w odpowiedzi na pytanie pana posła powiedzieć, że jestem bardzo zadowolony, że sytuacja z 2 maja br. została pozytywnie rozwiązana. Kierowałem taką prośbę do przewoźników, żeby takie decyzje zostały podjęte. Szczerze mówiąc, informacja, że cena spadła o połowę, jest nowa. Nie rozliczam, nie zajmuje się ceną pociągu komercyjnego. Oczywiście, zapytam, jakie były powody czy przyczyny takiej, a nie innej kalkulacji pierwotnej, a potem kalkulacji wtórnej. Wydaje się, że jeśli udało się osiągnąć porozumienie pomiędzy przewoźnikiem, a kibicami, to chyba należy się z tego ucieszyć.

Poseł Bartosz Józwiak (Kukiz15):

Panie ministrze, z rozwiązania – tak. Natomiast przyczyna powstania tego problemu chyba niekoniecznie została tutaj rozwiązana.

Podsekretarz stanu w MIiB Andrzej Bittel:

Ależ, oczywiście. Gdyby nie było jakiejś przyczyny, to nie byłoby interwencji. A później nie byłoby rozwiązania problemu. Oczywiście, z tego zdarzenia trzeba wyciągnąć wnioski i nauczyć się lepiej współpracować, również w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję, panie ministrze. Oddaję panu głos. Proszę się przedstawić.

Wiceprezes zarządu PKP Intercity SA Jarosław Oniszczuk:

Jarosław Oniszczuk, PKP Intercity. Jeszcze raz w sprawie dotyczącej tej sytuacji. Arka Gdynia wcześniej zgłosiła chęć przejazdu pociągiem. Akurat w Gdyni mamy koncentrację taboru. Mamy tam rezerwę. Dlatego mogliśmy zaproponować cenę, którą przedstawiliśmy. Natomiast później, po zgłoszeniu Lecha Poznań, trzeba było przealokować tabor. Z różnych części Polski musieliśmy przesłać puste wagony specjalnymi pociągami do Poznania. To są koszty. To są prawie podwójne koszty. Dlaczego ta cena spadła? Cena spadła dlatego, że ucierpieli na tym nasi pasażerowie rejsowi. Chcąc pomóc kibicom, zmniejszyliśmy liczbę wagonów w pociągach rejsowych. Przez to – niestety – ucierpieli nasi pasażerowie, natomiast zabezpieczyliśmy przejazd kibiców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję. Poproszę o zabranie głosu przedstawiciela związku kibiców. Proszę. Tylko proszę się przedstawić.

Przedstawiciel OZSK Marcin Kawka:

Marcin Kawka, Ogólnopolski Związek Stowarzyszeń Kibiców. Mecz finałowy Pucharu Polski odbywał się 2 maja br., a zgłoszenie na przejazd zostało wysłane do PKP Intercity w połowie lutego. Dziękuję.

Wiceprezes zarządu PKP Intercity SA Jarosław Oniszczuk:

Oczywiście. Tylko trzeba cały czas myśleć o tym, że musieliśmy przelokować ten tabor. W Poznaniu w ogóle nie mamy stacji postojowej, gdzie stoją wagony, gdzie moglibyśmy te składy zestawić. Dlatego trzeba było przesłać wagony z różnych części Polski. Chciałbym również zauważyć, że to jest długi weekend, kiedy pasażerów w pociągach rejsowych jest znacznie więcej. Dbaliśmy o to, żeby pociągi nie były przepełnione. Najważniejsze dla nas było to, żeby zabezpieczyć tabor dla zwykłych pociągów rejsowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Panie przewodniczący, jest jeszcze jeden głos. Pan Bartosz Józwiak. Później zamkniemy dyskusję i oddam głos panu przewodniczącemu.

Poseł Bartosz Józwiak (Kukiz15):

Mam już ostatnie pytanie. Jeżeli zgłoszenie jest z lutego, a pociąg jedzie w maju, to naprawdę nie mówmy o tym, że alokowanie wagonów przerasta PKP, bo wtedy już naprawdę będziemy na poziomie trzeciego świata. To nie jest dla mnie żadne tłumaczenie, że nie byli państwo w stanie przesunąć wagonów, czy przenieść ich do Poznania, jeżeli macie na to wiele miesięcy. Rozumiem, że jest to pewien rodzaj tłumaczenia. OK, przyjmuję. Natomiast nie usłyszałem jednej rzeczy. Warto byłoby się dowiedzieć, kiedy

swój akces przejazdu zgłosiła Arka Gdynia, skoro zrobiła to dużo wcześniej niż Lech Poznań?

Wiceprezes zarządu PKP Intercity SA Jarosław Oniszczuk:

Jeszcze raz. Z Gdyni łatwiej było zestawić pociągi, bo tam jest stacja postojowa, gdzie są w rezerwie wagony. Natomiast w Poznaniu nie mamy rezerwy wagonów. Chciałbym zauważyć, że można było przesunąć wagony. Oczywiście. Tylko, że 1 maja i 30 kwietnia są szczytowe przewozy pasażerów. Nie mogę sobie pozwolić na to, żeby nie zabezpieczyć wagonów na przejazdy relacyjne, gdzie jest pełno pasażerów. Przez cały czas jadą tam pasażerowie. To przede wszystkim im te wagony trzeba podstawić. Natomiast 2 maja, po szczycie przewozowym – bo szczyt jest 30 kwietnia i 1 maja – można było przesunąć wagony z rezerwy do Poznania. Ale to są koszty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję uprzejmie. Ciekawe, że zrządzeniem losu Lech Poznań, to klub kolejowy – KKS. I oni mają problem z taborem kolejowym. Ale to taka dygresja. Oczywiście, to zrządzenie losu nie wpływa na ten mecz. Chciałbym oddać głos panu przewodniczącemu. Pan Bogdan Rzońca. Proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Kibice nas obserwują i obserwują tę dyskusję. Nawet dostaliśmy teraz zaproszenie na mecz Legia – Górnik Zabrze, który odbędzie się 19 listopada br. o godz. 18.00. Oczywiście, przyjmujemy to zaproszenie. Ale nie o tym chcę mówić.

Mam prośbę do pana przewodniczącego Chruszcza, który już zajął się tym tematem. Nie będziemy powoływać podkomisji do tej sprawy. POLREGIO zainteresowane jest sukcesem. Intercity jest zainteresowane sukcesem. Policja chce porządku. Kibice chcą porządku. Proszę powołać niewielki zespół do uregulowania tych spraw. Jeśli będzie trzeba, to spotkamy się ponownie. Myślę, że można szybko te kwestie załatwić, ponieważ jest to we wspólnym interesie wszystkich stron. Dziękuję za podjęcie tematu, panie przewodniczący. Chciałbym pana obarczyć dalszą odpowiedzialnością za przebieg tej dyskusji, żeby wszyscy byli zadowoleni, bo sukces jest bardzo blisko.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dobrze.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Krótko mówiąc, będę oczekiwał terminu spotkania, na którym spotka się pan ze wszystkimi stronami.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Dziękuję uprzejmie. Jest to dla mnie zaszczyt. Oczywiście, zorganizujemy takie spotkanie.

Szanowni państwo, czy są jeszcze osoby chętne do zabrania głosu? Czy już mogę zamknąć listę? Nie ma zgłoszeń.

W związku z tym zamykam listę mówców.

Wiemy, że spotkamy się w węższym gronie, żeby omówić ten temat, w najbliższym możliwym terminie. Panie przewodniczący, czy mamy jeszcze jakieś ogłoszenia? Tak. Komisja Infrastruktury spotka się jeszcze raz o godz. 17.30 na kolejnym posiedzeniu.

A ja chciałbym państwu bardzo gorąco podziękować za to spotkanie. Zamykam posiedzenie Komisji.